

го угля. Кроме того, выделяется проблема достижения конкурентной экономичности энергообеспечения внутренних потребностей страны [3].

Поэтому возможно перспективное развитие танкерного флота для реализации программы энергетической независимости и газозовозов, обеспечивающих работу проектированного газового терминала, строительство которого планируется в Аджалыкском лимане.

Таким образом, в основе перспективного развития судоходного потенциала лежат макроэкономические цели и предпринимательские задачи. Следовательно, необходим механизм управления сбалансированностью взаимодействия институциональных подразделений государства и предпринимательских структур. Главным становится экономико-правовая поддержка инициативы потенциальных инвесторов морского транспорта с использованием мирового опыта стимулирования развития национального морехозяйственного комплекса.

Литература

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: монография. / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Дамодаран Асват. Инвестиционная оценка. Инструменты и техника оценки активов / А. Дамодаран. — М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. — 1342 с.
3. Забезпечення енергетичної безпеки України / Рада національної безпеки і оборони України, Нац. ін-т проблем міжнародної безпеки. — К.: НІПМБ, 2003. — 264 с.

Кошелева О. С.,

аспирант,

Одесская национальная морская академия

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ БАЛКЕРНОГО ТОННАЖА

Мировой опыт показывает, что на морском транспорте, как и в других сферах деятельности, существуют как рост, так и падение, которые зависят от экономической ситуации в мире или конкретной стране. Так кризис 2008-2009 гг. привел к критически низким значениям БФИ в связи с чем значительно спал спрос на рынке морского транспорта, что привело к кризису и в этой отрасли.

Портфель заказов в мире на суда зависит от нескольких факторов:

1) окончание срока эксплуатации флота (списание судов на металлолом);

2) увеличение спроса на перевозку конкретного типа груза.

С каждым годом процентное соотношение перевозок грузов морем растет. На сегодняшний момент морской транспорт занимает первое место и составляет около 90 % от общего числа перевозок, что связано со следующими причинами: цена, качество, относительная быстрота и возможность достижения практически любой точки мира. Однако, существует проблема, связанная с невозможностью доставки груза «от двери к двери», в связи с чем при транспортировке морским транспортным необходимо задействовать еще и другие виды транспорта. В основном используются железнодорожные вагоны, которые является наиболее экономически выгодным вариантом.

По данным RS Platon на начало августа 2013 г. было заказано 3548 судов общим дедвейтом 221,16 млн т. Больше половины заказов приходятся на балкерный флот, танкеры разместились на втором месте, их доля составила 28,2 %, а контейнерный флот повысил свои процентные данные до 17,5 %. Рассмотрим данные за данный период 2012 г. (табл. 1).

Таблица 1

Мировой портфель заказов по типам тоннажа
на начало августа 2012 г.

Тип тоннажа	Количество судов, ед.	Суммарный дедвейт, т	Удельный вес по дедвейту, %
Сухогрузы	464	6129537	2,77
Контейнеровозы	474	38666620	17,49
Танкеры	1050	62329293	28,18
Балкеры	1443	112392575	50,82
Ро-Ро	127	1637889	0,74
Итого	3548	221155314	100

За 8 месяцев 2013 г. было заказано 473 балкера общим дедвейтом 39,5 млн т. В августе были подписаны контракты на закупку 63 балкеров общим дедвейтом 4,4 млн т. Характерной особеннос-

тью рынка судоходства за последние несколько лет является стремительное увеличение балкерного тоннажа. По данным UNCTAD за 2011-2012 гг. балкерный тоннаж составлял 38-39 % от общемирового, на сегодняшний момент можно говорить об увеличении этих показателей [1].

Хотелось бы отметить, что, по данным Braemar Seascope, наибольшей популярностью на судовых верфях и в эксплуатации пользуются балкера типа Capesize и Panamax, что связано с сезонной перевозкой зерна в летнее время. Их грузовместимость позволяет значительно сократить растраты на перевозку, однако показатели могут меняться в зависимости от времени года.

Среди стран-производителей судов на первом месте по портфелям заказов на август 2013 г. остается Китай, имеющий 45,5 % от мирового заказа судов, а также 53,3 % контрактов на балкера. Второе место занимает Южная Корея с показателями 28,3 % и 9 % соответственно, а третье место — Япония с мировым заказом в 18,9 % и с заказом балкерного флота — 32 % [2].

Приведенные выше данные позволяют сделать вывод о заметном увеличении тоннажа мирового балкерного флота, что связано с текущим спросом, а также с комбинацией умеренных цен и качества новейшего оборудования.

Литература

1. Secretary-General of UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development [Электронный ресурс]: Review of Maritime Transport, 2012. — С. 196. — Режим доступа к отчету: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380>.
2. Порты Украины в 2013. — 2013. — № 7. — С. 80.

Ковылина М. А.,

аспирант,

Одесская национальная морская академия

ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ КРУИЗНОЙ ИНДУСТРИИ

Круизный бизнес с экономической точки зрения — это особый вид социально-экономической деятельности специальных предприятий по обеспечению потребителей материальными блага-